VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 111)
z dnia 18 lipca 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 111)

18 lipca 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła i zaopiniowała dla Marszałka Sejmu:

– na podstawie informacji Ministra Infrastruktury i Budownictwa – wniosek Klubu Poselskiego Nowoczesna o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji w sprawie realizacji budowy obwodnicy Węgierskiej Górki”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jarosław Waszkiewicz** dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyżej Izby Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów oraz wszystkich zaproszonych gości. W szczególności witam przedstawiciela ministra pana dyrektora Waszkiewicza.

Stwierdzam przyjęcie protokołów z posiedzeń Komisji o numerach: 60, 81, 83, 85–88, 91, 94 i 100 wobec niewniesienia do nich zastrzeżeń.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia zgodnie z przedstawionym porządkiem będzie rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Marszałka Sejmu na podstawie informacji Ministra Infrastruktury i Budownictwa wniosku Klubu Poselskiego Nowoczesna o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji w sprawie realizacji budowy obwodnicy Węgierskiej Górki”. Czy do porządku obrad zgłaszają państwo uwagi? Nie słyszę. Stwierdzam przyjęcie porządku dziennego.

Marszałek Sejmu w dniu 21 czerwca 2017 r. przekazał przedłożony przez Klub Poselski Nowoczesna w dniu 19 czerwca 2017 r. wniosek o uzupełnienie porządku obrad o punkt dotyczący przedstawienia przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa „Informacji w sprawie realizacji budowy obwodnicy Węgierskiej Górki”. Proszę pana posła Mirosława Suchonia o przedstawienie uzasadnienia wniosku.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie dyrektorze, Wysoka Komisjo, szanowni goście, to bardzo ważny wniosek i dotyczy bardzo istotnej dla mieszkańców Żywiecczyzny drogi, która obecnie oznaczona jest jako S1. Od 20 lat mieszkańcy naszego regionu muszą znosić skutki budowy tej drogi. To historia, która uwłaczała mieszkańcom już na etapie wykupu gruntów. Później odbywała się nieracjonalna budowa terminalu w Zwardoniu, budowa odcinka Milówka – Zwardoń. Najbardziej widocznym efektem jest nowa droga i ten historyczny terminal. Ośmielę się powiedzieć, że równie widoczna jest degradacja lokalnej infrastruktury, czyli zniszczenie drogi krajowej nr 944, która do dziś nie jest odbudowana. Doszły do tego uszkodzenia mostu na Sole, budowa tunelu w Lalikach. Tunel jest oczywiście piękny, ale to co przeżyli mieszkańcy – transportowane tysiące ton ziemi, zdegradowane lasy, wszechobecne błoto – to nikomu nie życzę takiego armagedonu.

Panie przewodniczący, krótko przybliżę temat, w skróconej formie, ale myślę, że moje uzasadnienie naświetli problemy, z jakimi spotykają się codziennie mieszkańcy tego regionu. Ważnym momentem, który miał miejsce 10 czerwca, było otwarcie przez

naszych słowackich partnerów ponad 15-kilometrowego odcinka autostrady D3 z jezdnią w kierunku Zwardonia. Do tej pory nie było możliwości przejazdu ciężarówek powyżej 7,5 t, ponieważ nie pozwalały na to parametry drogi. Było stosowne oznakowanie. Od 10 czerwca, od otwarcia tej drogi, ograniczenia tonażowe dla pojazdów ciężarowych zniknęły. Umożliwiło to przejazd tirom przez centrum Milówki, Ciśca i Węgierskiej Górki. Mieszkańcy, po latach od budowlanego armagedonu – nie możemy sobie nawet wyobrazić tysięcy tirów, które przejeżdżały dziennie tą drogą – zostali zmuszeni do przeżywania kolejnej gehenny, czyli najazdu tirów przez środek bardzo gęsto zaludnionego obszaru. To są tiry, które zmierzały do tej pory przez granicę w Cieszynie. Wraz z otwarciem tego odcinka po stronie słowackiej część tego ruchu przeszła na teren Żywiecczyzny. Od 20 lat, od kiedy była planowana ta inwestycja, było wiadomo, że pojazdy pojadą przez Milówkę. Kolejne rządy nie miały jednak serca, aby doprowadzić do budowy tej drogi w całości, aby przejazd był mniej uciążliwy i gwarantował mieszkańcom bezpieczeństwo.

Budowa drogi to nie jedyne rozwiązanie. Można było to przewidzieć, przeprowadzając wcześniej choćby częściowy remont nawierzchni. Obecnie sytuacja jest taka, że nie daj Boże w trakcie jakiegokolwiek zdarzenia będzie bardzo utrudniony dojazd służb ratunkowych. Nie muszę państwu tłumaczyć, jak wielkie jest to zagrożenie dla mieszkańców. Nie przygotowano nawet jednego objazdu, za pomocą którego można by ratować życie. Nie ma nawet prawidłowego oznaczenia ulic. Nikt nie pomyślał o mieszkańcach, którzy żyją przy tej drodze. Nikt nie pomyślał o budynkach. Tak ogromny ruch w tak wąskim gardle w oczywisty sposób wpłynie na ich stan techniczny. Nikt nie pomyślał o kontroli wagi pojazdów rozjeżdżających te drogi. Nie sprawdzono nawet wytrzymałości mostu na Sole, przy ulicy Grunwaldzkiej. Nikt nie pomyślał o infrastrukturze, jak duże uszkodzenia przyniesie ten ruch.

Jeśli chodzi o stan prac, dopiero w pierwszej połowie czerwca Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ogłosiła postępowanie przetargowe na opracowanie koncepcji programowej dla budowy drogi ekspresowej S1 i tego odcinka pomiędzy Węgierską Górką a Milówką, to tzw. obejście Węgierskiej Górki. Termin składania ofert mija 20 lipca, czyli za kilka dni. W międzyczasie pojawiły się informacje o wstrzymaniu decyzji przez marszałka, konieczności uzyskania pozwolenia wodnoprawnego. Dopiero ponoć tydzień temu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wystąpiła o pozwolenie na budowę. W związku z tym mam szereg pytań do pana dyrektora i bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi. Przedstawię je teraz, a później zapewne będziemy prowadzili debatę w sprawie.

Panie dyrektorze, czy mieszkańcy mają powody do zaniepokojenia z uwagi na możliwe problemy w postępowaniach administracyjnych w sprawie budowy obejścia? Czy ministerstwo widzi jakiekolwiek niebezpieczeństwa w tym zakresie? Do 20 lipca wykonawcy mogą składać oferty, o czym już wspomniałem, ale chciałem zapytać, jakie jest zainteresowanie, czy wpływały jakieś pytania i czego dotyczyły. Czy ten termin jest do utrzymania? Czy widzą państwo zagrożenia w tym zakresie? Jak później będzie wyglądało rozstrzyganie tego postępowania?

Podczas uroczystości wmurowania kamienia węgielnego pod nową wieżę kontroli lotów w Pyrzowicach pan minister Adamczyk był uprzejmy przedstawić perspektywę budowy tego odcinka do 2022 r. To ważne, bo wcześniej mówiło się o 2020 r. Czy z uwagi na nadzwyczajny, niespotykany w żadnym innym miejscu przy takiej zabudowie – co pragnę podkreślić – wąskim gardle, stanie dróg ruchu, ministerstwo widzi jakąkolwiek możliwość, aby te prace przyśpieszyć, aby to nie był 2022 rok, tylko wcześniej? Czy pan dyrektor byłby skłonny nakreślić perspektywę czasową kolejnych etapów inwestycji?

Zmierzając do końca, ze strony mieszkańców pojawiły się bardzo żywe reakcje. Otrzymałem pytania m.in. od pana Tadeusza Butora z Węgierskiej Górki, któremu serdecznie za to dziękuję. Jest bardzo mocnym i słyszalnym głosem mieszkańców w tej sprawie. Mam konkretne pytania. Czy ministerstwo może doprowadzić do odblokowania drogi krajowej nr 944 w taki sposób, aby na odcinku 800 m wykonać nakładkę asfaltową, która udrożni przejazd na odcinku Kamesznica – Węgierska Górka dla samochodów osobowych, karetek, wozów strażackich i policji? Czy ministerstwo może zlecić monitoring stanu technicznego budynków położonych przy trasie przelotu tirów w Milówce?

To niesłychanie wąskie gardło, budynki stoją przy drodze. Wydaje się zasadne to, aby mieszkańcy nie tracili w wyniku nierozważnych decyzji swojego majątku. Czy ministerstwo może doprowadzić wagi do bezpiecznej kontroli samochodów? To oczywiste, ale tiry przyjeżdzające do nas z zagranicy bardzo często są przeładowane. Ten tonaż, zwłaszcza firm, które nie mają siedziby na terenie naszego państwa, nie odpowiada wymaganiom. Wydaje się, że taka stacja kontroli byłaby w tym miejscu uzasadniona. Ostatnie pytanie dotyczy mostu na rzece Soła. Dla mieszkańców ten most jest oknem na świat. Zwiększony od czerwca ruch jest dla niego zagrożeniem. Czy ministerstwo może doprowadzić do przeprowadzenia ekspertyzy tego mostu, aby w pewnym momencie się nie zawalił? Do tego może dojść.

Być może pan dyrektor nie będzie w stanie odpowiedzieć na moje pytania, dlatego proszę o szersze odpowiedzi na temat poruszonych przeze mnie zagadnień na piśmie. Na zakończenie, pragnę państwu uświadomić, że przed mieszkańcami po latach armagedonu związanego z budową tunelu, od 10 czerwca męczonych przez dramatyczny ruch na tej drodze, czekają kolejne lata związane z budową tego obejścia, utrudnienia i bardzo duży ruch pojazdów. Chciałbym zaapelować do ministerstwa, aby nie czekać na to, aż ktoś tam straci zdrowie i życie. Trzeba podjąć działania, które wyjdą naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców. Chcę państwu powiedzieć, że mieszkańcy są bardzo zdeterminowani. Kilka dni temu, bodajże 14 lipca, odbył się tam protest. Mieszkańcy w ten sposób chcieli zwrócić uwagę na swoją dramatyczną sytuację. Podejrzewam i nie będę dziwił się mieszkańcom, jeśli te protesty będą się nasilały. Widziałem to na własne oczy, jestem częstym gościem tych terenów. Sytuacja, w której zostali postawieni mieszkańcy jest dramatyczna. Myślę, że musimy na to zareagować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie dyrektorze, o odniesienie się do pytań i debaty.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa Jarosław Waszkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie pośle, w związku z pytaniami, przedstawię trochę ogólnych informacji, a następnie postaram się do nich odnieść. Ogólne informacje związane są z budową drogi S1, dawniej drogi ekspresowej S69 na odcinku obejścia Węgierskiej Górki, czyli łączącej Przybędzę z Milówką, jako ostatni etap budowy tej drogi ekspresowej. Ta droga jest połączeniem transgranicznym polsko-słowackim, równoległym do istniejącej i funkcjonującej bardzo dobrze autostrady A1. Praktycznie w tym samym korytarzu transportowym będą w przyszłości funkcjonowały dwie wysokoprzepustowe drogi. Autostrada A1 biegnie do Czech przez Cieszyn. Gro ciężkiego ruchu tranzytowego, długodystansowego tam się odbywa. Droga ekspresowa S1 na odcinku od Bielska-Białej, przez Żywiec, do Zwardonia jest alternatywnym drugim ciągiem wysokoprzepustowym, ekspresowym. Na tym ciągu w standardzie drogi ekspresowej jednojezdniowej zostały wybudowane już wszystkie odcinki, z wyjątkiem obwodnicy Węgierskiej Górki. Kwestia obwodnicy wzbudzała pewne kontrowersje związane z koniecznością budowy dwóch tuneli na tym odcinku. To elementy najbardziej kosztotwórcze. Decyzja o budowie tego odcinka z dwoma tunelami zapadła dopiero w ostatnim czasie.

Z uwagi na długi czas realizacji ta decyzja pozwoli na uzupełnienie odcinka. W momencie, gdy decyzja o tym, aby przez jakiś czas nie realizować obwodnicy Węgierskiej Górki, była podejmowana, zostały wyremontowane również drogi, które przenosiły dotychczas ruch ciężarowy. W chwili podjęcia tej decyzji dostosowano istniejącą drogę powiatową do obciążenia ciężkim ruchem tranzytowym. Jeśli doszło do uszkodzeń strukturalnych na tej drodze, trzeba przypatrzeć się temu zagadnieniu szczegółowo. Wzmocnienie tej drogi nie powinno raczej powodować zniszczeń strukturalnych. Mogą to być zniszczenia wynikające z bieżącej eksploatacji, a nie strukturalne, bo droga jest wzmocniona.

Jeśli chodzi o brakujący odcinek, całkowity koszt realizacji obwodnicy Węgierskiej Górki wyniesie 1 541 000 tys. zł. Długość odcinka wyniesie 8,5 km. Zadanie zostało skierowane do realizacji. Ogłosić przetarg planujemy w listopadzie 2017 r., czyli już w tym roku, po uzyskaniu decyzji ZRID. To będzie przetarg prawdopodobnie tylko w trybie „zbuduj". Przewidujemy uzyskanie decyzji ZRID we wrześniu tego roku. Mając na uwa-

dze tak nakreślonym charakter realizacji, podpisanie umowy nastąpi we wrześniu 2018 r., faktyczna realizacja nastąpi w latach 2018–2020. Oddanie do ruchu planuje się obecnie na listopad 2020 r. Myślę, że te informacje są na tyle dobre dla lokalnej społeczności, że nakreślają dość krótki program czasowy realizacji. Zwrócę uwagę, że większość inwestycji w chwili obecnej w ramach programu budowy dróg realizowanych jest w trybie „zaprojektuj i zbuduj" lub „zoptymalizuj i zbuduj", gdzie ten okres jest sporo dłuższy, bo nie ma decyzji ZRID i trzeba je uzyskać. W tym przypadku sytuacja jest znacząco lepsza. Decyzja ZRID będzie szybko.

Jeśli chodzi o zakres rzeczowy tej inwestycji, nastąpiły bardzo ciekawe rozstrzygnięcia. Ten fragment drogi ekspresowej będzie budowany głównie w rozwiązaniu dwujezdniowym. Mówimy o dwunawowych tunelach i odcinku międzytunelowym. Na początku i na końcu tego odcinka będzie ograniczenie do jednej jezdni, bo istniejąca droga ekspresowa musi być połączona z nowym odcinkiem jedną jezdnią. W dniu 10 czerwca oddany do ruchu został odcinek przygraniczny po stronie słowackiej. Po raz pierwszym na tym odcinku mógł pojawić się znaczący ruch ciężarowy. Do tej pory nie był tam rejestrowany, gdyż było ograniczenie do 7,5 t, a po stronie słowackiej nie było kontynuacji, nie było jak przejechać takimi pojazdami przez granicę. Teraz sytuacja znacznie się zmieniła. Ruch ciężarowy na tym odcinku mógł się pojawić. Będziemy monitorowali ten ruch i uważnie przyglądali się, jak przebiega i na jakie niebezpieczeństwa naraża społeczność lokalną.

Jeśli chodzi o poszczególne pytania szczegółowe, potwierdziłem już budowę w 2020 r. Udrożnienie i wykonanie nakładki drogi nr 944 – tak jak powiedziałem – została wzmocniona. Strukturalnych problemów tam nie przewidujemy. Jeśli są jakieś problemy bieżące, eksploatacyjne, zarządca tej drogi powinien się tym zająć i to rozstrzygnąć. Jeśli są, będzie to dotyczyło również mostu, w resorcie infrastruktury dysponujemy dwoma źródłami finansowania: programem przebudowy infrastruktury dróg powiatowych i gminnych oraz programem związanym z realizacją rezerwy subwencji ogólnej. W obu tych programach mogą znaleźć się środki na wsparcie samorządowych inwestycji – w jednym powiatowych i gminnych, w drugim wojewódzkich. W szczególności subwencja rezerwy ogólnej w ostatnich latach przeznaczana jest na mosty i obiekty inżynierskie. Jeśli jest jakiś problem z mostem, zadanie takie mogłoby być przygotowane i zgłoszone w ramach wniosków do tejże rezerwy.

Jeśli chodzi o wagi do ważenia pojazdów, sygnały ze społeczności lokalnej traktujemy jako ewentualną zapowiedź tego, co może się zdarzyć. Ten ruch dopiero tam się zaczyna pojawiać. Od 10 czerwca nie minęło tak wiele czasu, aby aż tak bardzo wzrósł tam transgraniczny ruch ciężki, ponadnormatywny. Inspekcja transportu drogowego w sytuacjach podwyższonego zagrożenia może być kierowana w szczególne miejsca, w celu ich zabezpieczenia. Jeśli takie sygnały się potwierdzą, zajmiemy się tym. Tak jak powiedziałem, będziemy monitorowali ruch ciężki w tym korytarzu.

Czekają nas 3 lata budowy, w czasie których sprzęt budowlany będzie pracował intensywnie i wykorzystywał drogi lokalne. Apel z ministerstwa, który zawsze powtarzamy, aby samorządy dokładnie zabezpieczały swoje drogi lokalne, wchodząc w bezpośredni kontakt z przyszłym wykonawcą. W umowie z przyszłym wykonawcą zostanie zawarty zapis zobowiązujący wykonawcę do odtwarzania stanu dróg samorządowych. W interesie samorządów jest to, aby dopilnować zawarcia odpowiedniej umowy z tym wykonawcą na swoim poziomie, zinwentaryzowanie stanu swoich dróg, aby mieć jasno określoną sytuację z wykonawcą i uregulowaną w umowie, aby móc wykazać, jakie zniszczenia nastąpiły. Wykonawcę zobowiążemy do tego później, a samorząd dopilnuje, aby uszkodzenia zostały usunięte.

Jeśli nie odpowiedziałem na jakieś pytanie, odpowiem na piśmie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie dyrektorze. Pani poseł Pępek prosiła o głos. Proszę uprzejmie.

Poseł Małgorzata Pępek (PO) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, budowa drogi S1, czyli obejście Węgierskiej Górki, jest najbardziej wyczekiwaną inwestycją na południu Polski. Do nas, parlamentarzystów, wysyłane są prośby o podjęcie kroków zmierzających do likwidacji sytuacji

zagrażających bezpieczeństwu i życiu mieszkańców gminy Milówka i Węgierska Górka. Zagrożenia te zostały spowodowane rozpoczęciem w dniu 10 czerwca ruchu tranzytowego samochodów ciężkich w kierunku przejścia granicznego w Zwardoniu. Już po 5 dniach trwającego najazdu tirów doszło do zniszczenia nawierzchni ronda w centrum Milówki. Rondo było niedawno wykonane i jest prawie całkowicie zniszczone. Jest to jeden z dowodów na to, że przedmiotowy odcinek nie spełnia wymagań i oczekiwań drogi o znaczeniu ponadlokalnym, oznaczonej w sieci dróg S1. W związku z tym Rada Gminy Milówka i Rada Gminy Węgierska Górka zwróciły się do mnie z prośbą i wystosowały kilka pytań, aby pomóc wykonać przejścia dla pieszych na ulicy Grunwaldzkiej i ulicy Rzecznej z sygnalizacją świetlną, czujnikami prędkości i kamerami. Proszono też o nałożenie nakładki asfaltowej na drodze krajowej nr 944, zwanej „cesarką" oraz 800 m od granicy Ciśca do Kamesznicy; wykonanie na terenie Milówki objazdu dla samochodów do 3,5 t oraz służb ratunkowych; zamontowanie fotoradarów na ulicy Jana Kazimierza i ulicy Grunwaldzkiej; wykonanie monitoringu budynków narażonych na wstrząsy, co w konsekwencji doprowadzić może do pęknięć budynków na ulicy Grunwaldzkiej i Jana Kazimierza; przeprowadzenie ekspertyzy mostu na rzece Sole w Milówce; wprowadzenia opłaty drogowej na odcinku od przejścia granicznego w Zwardoniu do wiaduktu w Milówce; wykonanie ekranów wyjazdu z tunelu w Zwardoniu.

Czy te postulaty przekazane do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z siedzibą w Katowicach będą w tym roku zrealizowane? Czy pan minister zwróci na to szczególną uwagę? Chodzi tu o zdrowie i życie ludzi. To bardzo duże zagrożenie. Te tiry są ogromnie uciążliwe. W niektórych miejscach brak chodnika. Dzieci uczęszczają do szkoły. Węgierska Górka jest miejscowością turystyczną. Nie wiem, czy państwo wiedzą, ale mieszkańcy wyszli już tam na ulice i blokują drogi, bo nie da się tam zwyczajnie mieszkać. Ta droga jest priorytetem i posłom z tego regionu bardzo zależy, aby jak najszybciej zaczęła być realizowana budowa.

To, co pan dyrektor powiedział, że zacznie się ta inwestycja, bardzo nas cieszy. Proszę powiedzieć, czy te środki są na pewno zabezpieczone w budżecie i ta inwestycja na pewno będzie realizowana. Trwa to już wiele lat i nie jesteśmy do końca przekonani, czy uda się to zrealizować. Z programu „Łącząc Europę", do którego został złożony wniosek, nie otrzymaliśmy jeszcze odpowiedzi, czy przyznane zostały środki na budowę drogi S1, czy nie. Pani premier, będąc w Bielsku Białej, przyrzekła. Podpisywane było porozumienie, że ta droga będzie. Tego oczekujemy. To bardzo potrzebne, to inwestycja konieczna. Bardzo proszę w imieniu mieszkańców, aby była realizowana. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Głos ma pan przewodniczący Polaczek. Proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam kilka uwag odnośnie do przedmiotu dzisiejszego posiedzenia. Na pewno wyrażamy satysfakcję z informacji publicznie przekazanych przez pana dyrektora w imieniu pana ministra Adamczyka. To informacje bardzo dobre. We wrześniu tego roku uzyskana zostanie decyzja ZRID, przetarg uruchomiony zostanie w listopadzie, realizacja w 2018 r., a w listopadzie 2020 r. zakończenie inwestycji. Chcę zwrócić uwagę na fakt, że nie dyskutowalibyśmy o tym w 2017 r., gdyby utrzymany był podstawowy harmonogram utrzymania ciągu S69. Stworzyło się wąskie gardło, które autentycznie od kilku tygodni po uruchomieniu słowackiego odcinka do przejścia w Zwardoniu – Skalité spowodowało bardzo potężną zmianę struktury ruchu. To jest zwielokrotniony ruch ciężarowy, który tym wąskim gardłem w ciągu ekspresowej drogi krajowej w Węgierskiej Górce jedzie w głąb kraju. To można zobaczyć lokalnie i centralnie, próbując przemieścić się przez tę gminę.

Na kanwie postawionego problemu bardzo gorąco Ministerstwu Infrastruktury i Budownictwa rekomendowałbym dość istotną kwestię techniczną, niewymagającą znaczących nakładów na terenie województwa i mającą swój bezpośredni kontekst ze zmianą struktury ruchu ciężarowego. Od kilku lat – patrzę na moją przedmówczynię – na terenie województwa śląskiego nie jest sprawna jakakolwiek waga preselekcyjna. Co to powoduje? Że skuteczność kontroli Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie przeładowa-

nych pojazdów ciężarowych jest na poziomie 0,05%. Wszystkie wagi są zepsute, mimo gęstej sieci dróg krajowych i dużego ruchu ciężarowego. Występowałem w tej sprawie do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa z interpelacją. To problem dotykający całego województwa i może mieć znaczenie przy okazji zwalczania zjawiska samochodów ciężarowych, które poruszają się po dotychczasowym śladzie, w tym kawałku drogi powiatowej. Z punktu widzenia regionu i kontekstu Milówki, Węgierskiej Górki, otwartego po stronie słowackiej dla ruchu ciężarowego obszaru ma bardzo praktyczne znaczenie, jeśli chodzi o skuteczność kontroli wykonywanych przez ITD. W innych województwach, gdzie działają wagi preselekcyjne, mamy od 7 do 15 sztuk. Skuteczność kontroli i nakładania mandatów na nieuczciwych przewoźników przekracza 50% w stosunku do wszystkich pojazdów.

Reasumując moją wypowiedź przy okazji omawianego dziś tematu, raz jeszcze gorąco proszę pana dyrektora, aby wystosował stosowne zalecenia do katowickiego działu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, aby uzyskał środki na naprawę nieczynnych wag preselekcyjnych, które są zlokalizowane na terenie województwa. Są co najmniej cztery takie wagi. Warto też rozważyć budowę wagi preselekcyjnej po stronie polskiej za przejściem granicznym w Zwardoniu – Skalité. Pozwala to wychwytywać z tego tranzytu płynącego z południa pojazdy, które poruszają się z ładownością przekraczającą dopuszczalną normę. To wszystko z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś jeszcze z państwa chciał zabrać głos? Poseł Suchoń, proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie dyrektorze, Wysoka Komisjo, na wstępie muszę powiedzieć, że naprawdę podziwiam cierpliwość i determinację mieszkańców Żywiecczyzny. Nigdzie indziej nie ma takiej kumulacji ruchu, budowy, potoków. Muszę uświadomić pana dyrektora, który sądzi, że od 10 czerwca nie przybyło wiele pojazdów, że zmiana struktury ruchu jest bardzo duża. Być może pan dyrektor tych informacji nie otrzymał, ale generalnie ten ruch jest znaczący. Dlatego reakcja Nowoczesnej była tak szybka i dlatego złożyłem taki wniosek. Nigdzie nie ma tak dramatycznych warunków i takiej cierpliwości mieszkańców. To przecież trwa 20 lat. Ten ruch jest zwielokrotniony.

Panie dyrektorze, chciałem zapytać o jedną ważną kwestię. W trakcie odpowiedzi na te pytania, za co serdecznie dziękuję, był pan uprzejmy podać termin listopada 2020 r. Mówiłem jednak na wstępie, że pan minister Adamczyk w trakcie wmurowania kamienia węgielnego pod nową wieżę na lotnisku w Pyrzowicach był uprzejmy podać termin 2022 r. Czy pan dyrektor będzie uprzejmy potwierdzić, że operują państwo terminem listopada 2020 r. w celu budowy tej drogi? Druga ważna kwestia to sprawy finansowe. Mamy program „Łącząc Europę", ale chciałbym, aby pan minister zapewnił Komisję, posłów, mieszkańców, że środki na tę drogę znajdą się tak czy inaczej. Jeśli nie będzie zewnętrznego źródła finansowania, wybudowana zostanie nakładem budżetowym. Bardzo proszę o potwierdzenie takiego stanu rzeczy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie dyrektorze, proszę krótko się do tego odnieść.

Dyrektor departamentu MIB Jarosław Waszkiewicz:

Wypowiem się bardzo krótko. Zacznę od spraw finansowych. Rzeczywiście w trzecim konkursie CEF był składany po raz kolejny wniosek na finansowanie tej obwodnicy. Nawet w przyznania środków CEF podjęliśmy rozmowy o wpisaniu jej budowy do Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, do wykazu projektów tego zadania. Nawet w przypadku nieprzyznania środków CEF, bo mogą być kolejne decyzje o następnych środkach CEF w przyszłości, inwestycja będzie wpisana do POIŚ. Finansowanie zostanie zapewnione z jednego lub drugiego europejskiego źródła finansowania. Zapewnione zostało w ramach zwiększenia środków limitu programu budowy dróg w dniu 20 czerwca do 35 mld zł, są pieniądze na realizację tego zadania. Zapewnienie środków

pozwala na zrealizowanie zadania w przedstawionym przeze mnie harmonogramie, w tym oddanie do realizacji w listopadzie 2020 r.

Jeśli chodzi o wagi, bardzo dziękujemy, panie ministrze. Obiecaliśmy zająć się tym tematem indywidualnie, w rozmowach z generalną dyrekcją, z oddziałem w Katowicach. Ten temat rozstrzygniemy.

Jeśli chodzi o szczegółowe pytania od pana i pani poseł, była informacja, że do oddziałów generalnej dyrekcji wnioski zostały już skierowane. Prosimy, aby były skierowane również do ministerstwa dziś lub w trybie przekazania przez państwa. Dopilnujemy, aby odpowiedź na nie została udzielona. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu za to, że w miarę szybko Komisja zajęła się tym poważnym problemem. To dotyczy ludzi. Wydaje się, że to właściwy moment i miejsce i rolą parlamentu jest rozmawianie o tych sprawach, które dotyczą ludzi. Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu za to, że był uprzejmy w tak szybkim trybie umieścić to w porządku obrad. Bardzo dziękuję panu dyrektorowi z odpowiedzi. Korzystając ze wskazówek i informacji udzielonych przez pana dyrektora, deklaruję, że skieruję kolejne zapytania, aby mieszkańcy mieli poczucie, że ta sprawa jest realizowana i że widzimy wszyscy w tym wspólny interes, aby ta droga powstała i wszyscy się mobilizujemy. Chcę podziękować również wszystkim posłom, którzy zechcieli wziąć udział w posiedzeniu Komisji, ponad podziałami politycznymi. Obecni są wszyscy posłowie z regionu, to ważny element współpracy na rzecz mieszkańców naszego regionu. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Matuszny prosił jeszcze o głos.

Poseł Kazimierz Matuszny (PiS) – spoza składu Komisji:

Rozumiem, że nie mamy zbyt wiele czasu?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie pośle, tyle, ile pan sobie życzy.

Poseł Kazimierz Matuszny (PiS) – spoza składu Komisji:

Wypowiem się króciutko. Po pierwsze, pani poseł wspomniała o kilku wnioskach, jakie otrzymała do biura poselskiego. To część protokołów i wniosków z komisji bezpieczeństwa, której posiedzenie miało miejsce w Milówce. Pozwoliłem sobie na nie zaprosić przedstawiciela generalnej dyrekcji. Jestem przekonany, że generalna dyrekcja ma ten cały protokół – to 19 punktów do przemyślenia, jeśli chodzi o podjęcie działań, które pomogłyby mieszkańcom Milówki i Węgierskiej Górki. Jestem w tej trudnej sytuacji, że jestem mieszkańcem Milówki. Jeśli popatrzymy na to historycznie, tak jak powiedział pan minister Polaczek, nie byłoby w ogóle tematu. Nie chcę czytać już zapytania z 2009 r., na które odpowiedź ministra z poprzedniej koalicji rządzącej była taka, że ta droga jest budowana i będzie skończona w 2010 r. Mówiono o utwardzeniu odcinka, który miał być wykorzystany na budowę obejścia.

Jeszcze jedna uwaga, panie dyrektorze. To jest w dokumentach. Droga nr 944 to nie ta, o której mówimy. To nie droga powiatowa. Droga nr 944 to DK nieudrożniona, tzw. cesarka. Niewiele potrzeba, aby udrożnić ją do ruchu do 3,5 t. Wtedy na wypadek jakiejkolwiek kolizji czy zablokowania ruchu na S1 jest możliwość objazdu całej gminy Węgierska Górka i Milówki. Jeden element, o którym nie wspomniano, to przewóz materiałów niebezpiecznych. Na terenie gminy nie ma jednostki, która ma możliwość reakcji, jeśli doszłoby do wypadku przy przewozie materiałów niebezpiecznych. Czy nie można by w zakresie materiałów niebezpiecznych wprowadzić ograniczenia lub też zakazu poruszania się takich samochodów przez obydwie gminy?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pani poseł Pępek.

Poseł Małgorzata Pępek (PO) – spoza składu Komisji:

Mam jedno krótkie pytanie. Nie usłyszałam odpowiedzi. Czy faktycznie z instrumentu „Łącząc Europę" możliwe jest jeszcze uzyskanie środków? Czy jest już przesądzone, że ich nie otrzymamy? Bardzo się cieszę i dziękuję za to, co zostało powiedziane, że środki z innych źródeł będą zabezpieczone na budowę tej drogi. Niepokoi mnie, dlaczego nie udało się nam pozyskać środków z działania „Łącząc Europę". Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan przewodniczący Zasada prosił jeszcze o głos.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Panie dyrektorze, może ja wyjaśnię, gdyż brałem udział w głosowaniu w sprawie tego instrumentu finansowego „Łącząc Europę" w Parlamencie Europejskim. Tym się różni to od środków krajowych, że tam projekty składane są do konkursu. Były już dwa nabory i pewnie będą następne. Te projekty ze sobą rywalizują. W założeniu miało być tak, że to miały być projekty portów, lotnisk, obejmujące rzeki i kolej. Drogi pojawiły się tam dodatkowo, przy bardzo energicznym zaangażowaniu polskich posłów. Na kilka dróg wpisanych do tego projektu większość jest w Polsce, m.in. to nasza droga ekspresowa S3, a także droga, o której pani mówiła. To problem tego rodzaju, że w ujęciu europejskim takie projekty powinny być realizowane ze środków krajowych. Te projekty są trochę odsuwane na później. Nie są dla nich priorytetowe. Trzeba mieć dużo szczęścia, aby dostać pieniądze CEF na te projekty. Cieszę się bardzo, że rząd polski składa takie wnioski – do drogi S1 i S3. Zawsze jest tak, jakbyśmy mieli dwie kieszenie wypchane pieniędzmi. Zawsze tłumaczyłem to tym, którzy pytali, po co te pieniądze są w CEF. Po to, aby rząd nie mógł powiedzieć, że pieniędzy na te drogi nie będzie. Zawsze może wyciągnąć pieniądze z kieszeni CEF albo z tej, która dotyczy polityki spójności, środków łatwiej dostępnych. Skoro pan dyrektor zasygnalizował, że jeśli nie uda się jej wyciągnąć z pierwszej kieszeni, to wyciągnie je z drugiej, trzymam kciuki, aby tak było. W stosunku do S1 i do S3 również.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, dyskusja była wyczerpująca. Jeszcze pan poseł Puda, jakże inaczej.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Jakże inaczej, panie przewodniczący. Nie zabiorę wiele czasu. Słowo słowem, a pismo pismem. Jeśli nie byłoby problemu, prosiłbym, aby informacje, jakie przedstawił pan dyrektor, wpłynęły na ręce pana przewodniczącego do Komisji. Wtedy jako posłowie będziemy mieli wiedzę o zaproponowanych programach, nawet w dzisiaj.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie dyrektorze, bardzo prosimy o taką informację. Myślę, że dyskusja była wyczerpująca i pozytywna. Bądźmy realistami. Chyba nie ma sensu kierowania tego pomysłu dyskusji na posiedzenie Sejmu. Proponuję, abyśmy zgodnie uznali, że wysłuchaliśmy informacji i mamy pełną wiedzę o tym, jak wygląda sytuacja w zakresie tematu podjętego przez pana posła Suchonia. Możemy poprzestać na tym posiedzeniu Komisji i więcej na razie o tym nie dyskutować. Będziemy oczekiwali na pismo od pana dyrektora w zakresie harmonogramu zdarzeń w Węgierskiej Górce. Rzadko to robię, ale teraz zajrzałem na Facebooka podczas posiedzenia. Obserwują nas i piszą, że dobrze, że dziś podejmujemy temat na posiedzeniu Komisji.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie przewodniczący, jako przedstawiciel wnioskodawców, czyli Klubu Poselskiego Nowoczesna, absolutnie podzielam zdanie pana przewodniczącego i przychylam się do wniosku, aby zamknąć tymczasowo dyskusję na posiedzeniu Komisji. Informacje, jakie przekazał pan dyrektor, dziś również uznaję za wyczerpujące. Wiadomo, że zostawiamy sprawę otwartą i będziemy ją monitorować. Jeśli pojawi się potrzeba, będą problemy, w imieniu Nowoczesnej deklaruję, że poprosimy o udzielenie ponownej informacji i posiedzenie Komisji infrastruktury w tej sprawie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Wszystkim państwu posłom bardzo dziękuję za zgodę.

Zamykam posiedzenie Komisji.

Bardzo dziękuję państwu. Dziękuję panu dyrektorowi Emiljanowi za obecność na naszym posiedzeniu. Przepraszam, że nie przywitałem, ale już jestem tak przyzwyczajony do pana obecności.

Dziękuję bardzo.